Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11333

07. 08. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/11294 —

Planungen für den Bau der Raststätte Seesen-Medtshausen

Das Bundesministerium für Verkehr plant einen Neubau der Raststätte Seesen-Medtshausen an der A 7 zwischen Salzgitter und Göttingen. Die Gastronomie der bereits bestehenden Raststätte Seesen soll geschlossen und an den neuen Standort verlagert werden. Der Flächenbedarf für diese neue Rastanlage beträgt rund 13 ha. Einschließlich der benötigten Ausgleichsflächen muß von einem Gesamt-Flächenbedarf von rund 25 ha ausgegangen werden. Zur Begründung wird u. a. angeführt, daß angesichts des wachsenden Lkw-Verkehrsaufkommens auf der A 7 keine ausreichenden Park- und Ruheplätze für Lkw-Führer bestünden.

Auf einer Gesamtstrecke von rund 90 km sollen nach den Planungen des Bundesministeriums für Verkehr nach der Realisierung des Rasthofes Seesen-Medtshausen mit der Raststätte Hildesheim, der Tankanlage Seesen (vormals Raststätte Seesen) und der Raststätte Göttingen eine Reihe von bewirtschafteten Rast- und Ruhemöglichkeiten zur Verfügung stehen. Diese würden noch ergänzt um die unbewirtschafteten, aber mit Sanitäranlagen ausgestatteten Lkw-Parkplätze am Autobahndreieck Salzgitter und an der Abfahrt Northeim-Nord.

Zusätzlich existieren in unmittelbarer Nähe der geplanten Raststätte Seesen-Medtshausen bereits mehrere rein privatwirtschaftlich betriebene Autohöfe. In direkter Konkurrenz zur geplanten neuen Raststätte stünden so z. B. die Autohöfe in Rhüden und in Bockenem.

Zu dieser Neubauplanung bestehen zahlreiche Alternativen, die keine umfangreichen Eingriffe in Natur und Umwelt erfordern. Wesentliche Arbeitsplatzeffekte sind – da die Gastronomie der bereits bestehenden Raststätte Seesen lediglich verlegt werden soll – kaum zu erwarten. Zu hinterfragen ist ebenfalls, ob angesichts der angespannten Finanzlage des Bundes und der bereits beschlossenen und bevorstehenden Privatisierung der bundeseigenen Tank & Rast AG ein Neubau der Raststätte Seesen-Medtshausen aus haushälterischen Gesichtspunkten überhaupt noch zu rechtfertigen ist. Der Bund würde noch nach der absehbaren Privatisierung der Tank & Rast AG in ein Neubauvorhaben investieren, aus dem lediglich Privaten wirtschaftlicher Nutzen erwächst.

Auch die verkehrliche Rechtfertigung dieses Vorhabens wird durch die Privatisierung der Tank & Rast AG massiv in Frage gestellt: Konnten die Werbeeinschränkungen für privatwirtschaftliche Autohöfe auf Autobahnen und deren Nicht-Einbeziehung in die Berechnungen zur Park- und Ruheplatzkapazität an Autobahnen noch damit gerechtfertigt werden, daß der Bund mit der Bereitstellung von Raststätten eine hoheitliche

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 6. August 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Aufgabe zu erfüllen habe, die durch die bundeseigene Tank & Rast AG wahrgenommen werde, so entfällt diese Begründung mit der Privatisierung.

1. Wie weit sind die Planungen für den Raststättenneubau bereits gediehen, und in welchen Haushaltsjahren sollen welche Mittel für weitere Planungsschritte bzw. für Flächenerwerb und Bau bereitgestellt werden?

Die geplanten bewirtschafteten Rastanlagen Seesen (neu)/Ost- und Westseite umfassen jeweils eine Tankstelle und Raststätte (Nebenbetriebe) sowie die Park- und Erholungsflächen (Verkehrsanlage).

Die Verkehrsanlagen werden von der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen geplant und gebaut und aus dem Straßenbauhaushalt des Bundes finanziert. Die Planung der Verkehrsanlagen befindet sich noch in der Konzeptphase. Die erforderlichen Planungsmittel werden von der Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen nach Planungsfortschritt bereitgestellt. Mit dem Baubeginn der Verkehrsanlagen ist nach heutiger Einschätzung frühestens im Herbst des Jahres 2000 zu rechnen. Die Veranschlagung der erforderlichen Baumittel ist danach in den Haushaltsjahren 2000 bis 2002 zu erwarten. Über die Höhe der benötigten Mittel für Planung, Flächenerwerb und Bau lassen sich zur Zeit noch keine Angaben machen.

Bau und Finanzierung der Nebenbetriebe obliegen der Konzessionärin Tank & Rast AG. Die Planung für die Tankstellen und Raststätten befindet sich noch im Stadium der Vorüberlegungen. Der Baubeginn der Nebenbetriebe ist vom Bau der Verkehrsanlage abhängig. Die erforderlichen Mittel sind zu gegebener Zeit von der Tank & Rast AG bereitzustellen.

2. Ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens noch vor der geplanten Privatisierung der Tank & Rast AG vorgesehen?

Nein. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist frühestens Ende 1998/Anfang 1999 zu rechnen.

3. Welche Bedarfszahlen wurden für Lkw-Rast- und Ruheplätze ermittelt?

   Welches Lkw-Verkehrsaufkommen wurde dieser Prognose zugrunde gelegt?

Je Seite wurde ein Bedarf von 40 Stellplätzen für Lkw ermittelt, und zwar auf der Grundlage des in der Antwort zu Frage 5 angegebenen prognostizierten Verkehrsaufkommens.

4. Welche Bedarfszahlen wurden für Pkw-Rastplätze ermittelt?

   Welches Pkw-Verkehrsaufkommen wurde dieser Prognose zugrunde gelegt?

Als Stellplatzbedarf für Pkw wurden auf der vorbeschriebenen Grundlage 120 Stellplätze für die Ostseite und 105 Stellplätze für die Westseite ermittelt.

5. Liegen der Bundesregierung gegenüber den Daten zur Aufstellung des Bedarfsplans aktualisierte Prognosen über das Lkw- und Pkw-Verkehrsaufkommen auf der A 7 zwischen Hildesheim und Göttingen vor?

Nach der Verabschiedung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen durch den Deutschen Bundestag (am 15. November 1993) wurde auf dessen Grundlage die „Bedarfsplanprognose" erarbeitet, deren Ergebnisse im Dezember 1994 veröffentlicht wurden. Sie ist zur Zeit die verbindliche Planungsgrundlage des Bundes für den Ausbau der Bundesfernstraßen. Diese Prognose weist für das Prognosejahr 2010 in dem angesprochenen Abschnitt der BAB A 7 zwischen Hildesheim und Göttingen

– eine mittlere werktägliche Verkehrsbelastung von rd. 80 000 Kfz/24 h und
– einen Lkw-Anteil von rd. 17,5 %

aus.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung – vor dem Hintergrund von Prognosen des Umweltbundesamtes, nach denen der Bestand an Nutzfahrzeugen künftig nur noch um ca. 10 % steigen wird und die Fahrleistungen nicht so stark anwachsen werden, wie noch vor fünf oder sechs Jahren angenommen wurde – die bisherigen Prognosen für das künftige Lkw-Verkehrsaufkommen auf der Autobahn A 7 zwischen Hildesheim und Göttingen?

Im Rahmen der Untersuchung „Entwicklung eines Verfahrens zur Aufstellung umweltorientierter Fernverkehrskonzepte als Beitrag zur Bundesverkehrswegeplanung" des Umweltbundesamtes werden die Auswirkungen vorwiegend umweltorientierter Szenarien anhand von Fallbeispielen beispielhaft für den Generalverkehrsplan Baden-Württemberg aufgezeigt. Aufgrund der starken Szenario-Abhängigkeit und des regionalen Bezuges der Ergebnisse besitzen diese keine allgemeine, bundesweite Aussagefähigkeit. Von daher besteht keinerlei Grundlage, diese bei aktuellen Verkehrsplanungen des Bundes zu berücksichtigen.

Gemäß der bei der Bundesfernstraßenplanung angewendeten Prognose-Methodik werden grundsätzlich auch alle einschlägigen, aktuellen Entwicklungstrends von Basisgrößen der Verkehrserzeugung – so auch die Bestandsentwicklung von Nutzfahrzeugen – berücksichtigt. Von daher ist gewährleistet, daß auch bei der Verkehrsprognose für die Bundesfernstraßen im Rahmen einer kommenden Bundesverkehrswegeplanung – An-

fang des nächsten Jahrzehnts – alle vorhersehbaren Trends ihren Niederschlag finden.

7. Inwieweit berücksichtigt die Planung der Bundesregierung hinsichtlich des Bedarfs an Lkw-Rast- und Ruheplätzen die existierenden privaten Autohöfe in Rhüden und Bockenem?

Hinsichtlich der Berücksichtigung privater Autohöfe bei der Planung von bewirtschafteten Autobahnrastanlagen ist grundsätzlich von folgendem auszugehen:

Die Bundesautobahnen würden ihrer Bedeutung als Schnellstraßen für den Fernverkehr nicht gerecht werden, wenn die Verkehrsteilnehmer sie beispielsweise zum Betanken ihrer Fahrzeuge, zum Einnehmen von Mahlzeiten oder auch nur zum Aufsuchen eines WC verlassen müßten. Hiergegen sprechen nicht nur Gründe der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, sondern auch des Umweltschutzes (Vermeidung von Umwegen). Die Bundesautobahnen werden daher schon seit Beginn des Autobahnbaus mit bewirtschafteten Rastanlagen samt Nebenbetrieben ausgestattet. Diese sind gemäß Bundesfernstraßengesetz Bestandteil der Bundesautobahnen.

Autobahnnahe Autohöfe sind dagegen rein privatwirtschaftliche Einrichtungen, auf deren Anordnung und dauerhaften Betrieb der Bund keinen Einfluß hat. Sie sind geeignet, die Rastanlagen an den Bundesautobahnen im Hinblick auf die gemäß EWG-Verordnung Nr. 3820/85 für Berufskraftfahrer vorgeschriebenen täglichen und wöchentlichen Ruhezeiten (lange Pausen) zu ergänzen, da die für die Ruhezeiten der Berufskraftfahrer benötigten hohen Stellplatzzahlen an der Autobahn nur eingeschränkt zur Verfügung stehen. Dem wird bereits durch die 1994 eingeführte Beschilderungsmöglichkeit für Autohöfe angemessen Rechnung getragen.

Von daher sind bewirtschaftete Rastanlagen entsprechend dem Bedarf unabhängig von Autohöfen erforderlich, werden jedoch hinsichtlich der Lkw-Stellplätze nicht für den hohen Bedarf im Rahmen der erforderlichen Ruhezeiten der Lkw-Fahrer bemessen. Insofern finden Autohöfe bei der Bemessung von bewirtschafteten Rastanlagen grundsätzliche Berücksichtigung.

8. Wird nach erfolgreicher Privatisierung der Tank & Rast AG eine Einbeziehung der privaten Autohöfe in die Ermittlung der an Bundesautobahnen vorhandenen Rast- und Ruheplatzkapazitäten erfolgen?

   Wenn nein, wieso erfolgt hier eine Ungleichbehandlung zwischen privatbetriebenen Autohöfen ohne eigene direkte Zufahrt gegenüber in Privatbesitz befindlichen Raststätten mit direkter Zufahrt von der Autobahn?

Die vorstehenden Grundsätze sind unabhängig von der Privatisierung der Tank & Rast AG.

9. Inwieweit werden sich nach Auffassung der Bundesregierung die rechtlichen Rahmenbedingungen für Bedarfsfeststellung, Planung, Bau und Finanzierung von Autobahnraststätten sowie deren Infrastruktur – über die Unterrichtung des Ausschusses für Verkehr vom 29. Januar 1998 hinaus – durch die Privatisierung der Tank & Rast AG ändern?

   Welche Verfahrensschritte müssen den neuen Interessens- und Eigentumsverhältnissen angepaßt werden?

Die Bedarfsfeststellung (Netzplanung) für bewirtschaftete Rastanlagen einschließlich Nebenbetrieben sowie die Planung, der Bau und die Finanzierung der erforderlichen Verkehrsanlagen obliegen dem Bund bzw. den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung für die Bundesfernstraßen und erfolgen unabhängig von der Privatisierung der Tank & Rast AG. Die rechtlichen Rahmenbedingungen für Bau und Finanzierung der Nebenbetriebe sind im 1994 geänderten Bundesfernstraßengesetz sowie in den Konzessionsverträgen, die von den Straßenbauverwaltungen der Länder mit der Tank & Rast AG abgeschlossen werden, enthalten; diese gelten unabhängig von der Privatisierung der Tank & Rast AG fort.

10. Handelt es sich bei dem Neubauvorhaben ‚Raststätte Seesen-Medtshausen' um einen der in der o. a. Unterrichtung genannten bis zum Jahr 2010 geplanten „etwa 75 Standorte mit 100 Nebenbetriebe"?

Nein. Hierbei handelt es sich um Ersatzstandorte für die vorhandenen bewirtschafteten Rastanlagen Seesen (alt)/Ost- und Westseite, die nicht mehr im erforderlichen Umfang ausbaubar sind.

11. Ist – vor oder nach der Privatisierung der bundeseigenen Tank & Rast AG – eine finanzielle Beteiligung der künftigen Betreiberfirmen der geplanten Raststätte Seesen-Medtshausen am Grundstückserwerb, an der Schaffung der notwendigen Ausgleichsflächen sowie an den baulichen Maßnahmen vorgesehen?

    Wenn ja, in welcher Höhe und in welcher Form soll dies geschehen?

Über eine mögliche Beteiligung der Betreiber am Investitionskapital für die Nebenbetriebe kann seitens der Konzessionärin Tank & Rast AG erst zu einem späteren Zeitpunkt befunden werden. Der Grunderwerb für die Betriebsgrundstücke der Nebenbetriebe obliegt der Konzessionärin. Eine Kostenbeteiligung der Konzessionärin an den Ausgleichsflächen ist nicht vorgesehen.

12. Wie wird generell nach erfolgreicher Privatisierung der bundeseigenen Tank & Rast AG eine Beteiligung des bzw. der Erwerber an den Infrastrukturkosten bei Neu- und Ausbaumaßnahmen geregelt?

Die bisherigen prinzipiellen Kostenregelungen für bewirtschaftete Rastanlagen gemäß Konzessionsvertrag, d. h. die Übernahme der Kosten

- für die Nebenbetriebsgrundstücke und -gebäude durch die Konzessionäre,
- für die Verkehrsanlagen durch den Bund,
- für gemeinsam genutzte Ver- und Entsorgungsleitungen im Rahmen des jeweiligen Nutzungsanteiles durch Konzessionäre und Bund

gelten nach erfolgreicher Privatisierung fort.

13. Inwieweit sind die derzeit geplanten Raststättenneubauten insgesamt von der Privatisierung der Tank & Rast AG betroffen, und bei welchen ist gegebenenfalls aus Sicht der Bundesregierung ein Verzicht möglich?

Die Privatisierung hat im Grundsatz keinen unmittelbaren Einfluß auf die geplanten neuen bewirtschafteten Rastanlagen bzw. Raststättenneubauten. Die im „Gesamtkonzept für die Ausstattung der Bundesautobahnen mit Nebenbetrieben" vorgesehenen Neubauten werden vom Bund und den Ländern im Rahmen des Bedarfes und der Verkehrssicherheit für notwendig erachtet. Sofern die Tank & Rast AG an einer Raststätte künftig kein Interesse mehr haben sollte, würde die Konzession neu ausgeschrieben und vergeben.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333